

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXXIV.

SEDUTA DI VENERDÌ 13 APRILE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . .	1095, 1096, 1097
PRESIDENTE	1093	1100, 1102, 1103, 1104, 1105	
Sull'ordine dei lavori:		ADAMOLI	1096, 1101, 1103, 1105
FRANCAVILLA	1094	CONCAS	1096, 1104
PRESIDENTE	1094	FRUNZIO, <i>Relatore</i>	1100, 1103
POLANO	1094	MARCHESI	1101, 1103
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		PETRUCCI	1102, 1103, 1104
Autorizzazione della spesa di lire 300.000.000 per il completamento da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dei lavori di costruzione degli alloggi di tipo economico e popolare per il personale, in attuazione della legge 11 dicembre 1952, n. 2521, e successive modificazioni. (3592)	1094	BARDANZELLU	1103
PRESIDENTE	1094	PUCCI ANSELMO	1103
BIANCHI GERARDO, <i>Relatore</i>	1094	Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
FRANCAVILLA	1094	Agevolazioni in favore dei marittimi in possesso del titolo professionale di macchinista navale in secondo. (3621)	1105
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	1094	PRESIDENTE	1105
Inversione dell'ordine del giorno:		SINESIO, <i>Relatore</i>	1105
DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1095	DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1105
PRESIDENTE	1095	Votazione segreta:	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		PRESIDENTE	1105
Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2082)	1095		
PRESIDENTE	1095, 1096, 1097, 1098		
SINESIO	1100, 1103, 1104		
	1095, 1097, 1101, 1102, 1103		

La seduta comincia alle 10,35.

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Viale.

Sull'ordine dei lavori.

FRANCAVILLA. Vorrei rivolgermi alla cortesia del Presidente per conoscere lo svolgimento dei nostri lavori. È stata presentata in Aula una proposta di legge che riguarda i viaggi degli emigrati. Vorrei chiedere alla Presidenza se sia il caso di esaminare la possibilità di convocare la nostra Commissione — vista l'urgenza della questione — anche nel periodo in cui la Camera probabilmente sarà chiusa.

PRESIDENTE. La prossima settimana, per disposizione del Presidente della Camera, la nostra Commissione, così come tutte le altre, dovrà tenere riunione nei giorni di martedì 17 o mercoledì 18.

POLANO. Signor Presidente, io vorrei pregarla di esaminare la possibilità di prendere accordi con la Presidenza della XIII Commissione (Lavoro) al fine di discutere il disegno di legge n. 544 concernente la regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione, assegnato alla competenza delle due Commissioni congiunte Trasporti e Lavoro.

Come ella sa, è passato molto tempo; sarebbe quindi opportuno riprendere la discussione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Le assicuro che, se la Presidenza della Commissione Lavoro è d'accordo, il provvedimento potrà essere ripreso in esame anche quest'altra settimana.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 300.000.000 per il completamento da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dei lavori di costruzione degli alloggi di tipo economico e popolare per il personale, in attuazione della legge 11 dicembre 1952, n. 2521, e successive modificazioni (3592).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 300.000.000 per il completamento da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dei lavori di costruzione degli alloggi di tipo economico e popolare per il personale, in attuazione della legge 11 dicembre 1952, n. 2521, e successive modificazioni ».

Comunico che la Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Bianchi Gerardo ha facoltà di svolgere la relazione.

BIANCHI GERARDO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge ha uno scopo molto semplice e chiaro. Come i colleghi ricorderanno, con legge 11 dicembre 1952, n. 2521, modificata successivamente dalla legge 3 dicembre 1957, n. 1215, l'Azienda di Stato per i servizi telefonici e l'Amministrazione delle poste furono autorizzate a costruire o ad acquistare alloggi di tipo popolare da concedere in uso al personale dipendente. È però avvenuta una cosa che comprendiamo molto facilmente, e cioè la somma stanziata non è stata sufficiente per diversi motivi di ordine tecnico e pratico; infatti nelle perizie originarie vi erano dei lavori non previsti e si sono rese necessarie perizie suppletive. Per completare e rendere più adatte allo scopo queste fabbricazioni che comprendono 670 alloggi si rende necessario un ulteriore stanziamento di 300 milioni. Ora, a questa ulteriore spesa, il bilancio non può far fronte imputando la spesa stessa per 150 milioni al capitolo 38 relativo ai rimborsi per l'esercizio e la manutenzione degli impianti tecnici, e per gli altri 150 milioni al capitolo 52 relativo alle spese per l'acquisto e la manutenzione di materiale, attrezzi e utensili di consumo.

Mi pare quindi che non ci sia bisogno di molte parole da parte mia, per convincere la Commissione dell'utilità della spesa: si tratta di difendere il patrimonio dello Stato e di facilitarne l'uso da parte di coloro che dovranno alloggiare in questi locali e cioè i postelegrafonici.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FRANCAVILLA. Noi non ci opponiamo al disegno di legge, però vorremmo chiedere all'onorevole Sottosegretario di darci maggiori delucidazioni in merito al piano per la costruzione delle case dei postelegrafonici, ed alla sua attuazione.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Non vorrei interrompere, ma debbo dire subito che non sono in condizione di rispondere a questa domanda dato il breve periodo di tempo in cui sono stato insediato nella carica. Pertanto mentre ringrazio il relatore per la smagliante relazione, e la Commissione per la sensibilità che dimostrerà dando il voto favorevole, mi riservo di far conoscere ai membri della Commissione quanto prima il programma del Ministero.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 300.000.000 per il completamento, da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, dei lavori di costruzione degli alloggi di tipo economico e popolare per il dipendente personale in attuazione della legge 11 dicembre 1952, n. 2521, modificata dalla legge 3 dicembre 1957, n. 1215.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere dipendente dall'applicazione della presente legge si farà fronte mediante diminuzione degli stanziamenti dei capitoli n. 38 (lire 150.000.000) e n. 52 (lire 150.000.000) dello stato di previsione della spesa dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario 1961-62.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Inversione dell'ordine del giorno.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Propongo una inversione dell'ordine del giorno nel senso di discutere subito il disegno di legge n. 2082 avente per oggetto una materia quanto mai complessa.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2082).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Prego l'onorevole Frunzio di sostituirsi al relatore onorevole Boidi che mi ha comu-

nicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

Do lettura dell'articolo 15, il cui esame, in una precedente seduta, era stato rinviato insieme ad altri articoli:

Esenzioni.

« Il Ministero della marina mercantile può esonerare dall'obbligo di osservare le prescrizioni del presente capo le navi di qualunque tonnellaggio, destinate a viaggi tra porti nazionali e porti stranieri vicini, per il periodo durante il quale rimangono impegnate in tali traffici, a condizione che i viaggi siano effettuati in zone riparate ed in condizioni tali che, in seguito ad accordo con il governo del Paese al quale i porti stranieri appartengono, l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole.

L'esenzione di cui al comma precedente può essere accordata anche alle navi adibite a viaggi nazionali ».

Gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi propongono di sopprimerlo.

SINESIO. A seguito della mia proposta di soppressione totale dell'articolo 15 in una precedente seduta venne avanzata dal Governo la richiesta che l'articolo 15 potesse essere mantenuto in quanto previsto da tutte le convenzioni stipulate in diverse riunioni internazionali.

Poiché ritengo — e debbo dirlo ai colleghi — che anche questo argomento è superato, dato che si sta elaborando a Londra l'altra convenzione che è già in corso di approvazione, se il Governo intende mantenere l'articolo 15, che comunque è inefficace, non ho nulla in contrario, perché dovremo batterci per la nuova legge.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In relazione alla proposta di emendamento dell'onorevole Sinesio devo dire che l'articolo 15 fa parte di una serie di convenzioni internazionali tradotte in diritto interno; esso è conforme all'articolo 2 della Convenzione di Londra ed all'articolo 83 del Regolamento di sicurezza ed è rispondente alla legislazione interna di altri paesi.

Riterrei prudente ed opportuno mantenerlo.

Esso è circoscritto, meramente potestativo ed è accolto su base internazionale in modo uniforme.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

ADAMOLI. Sarei del parere di accettare l'emendamento presentato dal collega Sinesio e dà altri colleghi perché è vero che siamo in una fase dinamica della sistemazione di questa materia anche in campo internazionale — ed il Sottosegretario parla di prudenza — ma ora noi nel fare una legge diamo facoltà al Ministro di poterla non rispettare entro dei limiti, la cui interpretazione non sappiamo quale possa essere.

Noi insistiamo sull'emendamento presentato dal collega Sinesio.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Essendo questo punto in discussione in sede internazionale, il nostro iter sarebbe coerente a ciò che è stato e a ciò che è per poterci poi muovere in coerenza a ciò che sarà.

Comunque l'unico fine è quello della salvaguardia della vita umana: io mi rimetto alla Commissione.

CONCAS. Anche noi siamo favorevoli alla soppressione.

L'articolo 15 prevede che l'esenzione possa essere concessa quando « l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole ».

In questo modo noi apriamo una falla tale che non si saprà mai quali siano i limiti entro i quali il Ministro può concedere l'esonero.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si può supporre che nella elaborazione della convenzione di Londra si addivenga ad una formulazione ulteriormente prudenziale; già l'attuale formulazione è ispirata a criteri di prudenza perché la facoltà di concedere l'esenzione quando « l'osservanza delle prescrizioni sul bordo libero non sia ritenuta pratica o ragionevole » fa capo ad una ipotesi in cui, nella sua responsabilità, il Ministro si trova limitato nell'esercizio della sua facoltà. Non vi è discrezionalità senza irresponsabilità.

Vi dicevo, supponiamo che nell'elaborazione in sede internazionale, noi pervenissimo ad un nuovo testo che non abbandoni del tutto l'idea prospettata da questo articolo — si tratta infatti di una valvola di sicurezza, in quanto la potestà prevista di esonero, non è assoluta, ma richiede determinate condizioni — orbene, allora, ci troveremmo a dover tornare di nuovo sul punto, sempre per quel nuovo testo della nuova tutela.

ADAMOLI. In questo caso, vi torneremo su di nuovo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Sinesio ed altri soppressivo dell'articolo 15:

(E approvato).

Passiamo all'articolo 22, il cui esame era stato iniziato nella precedente seduta del 4 aprile 1962.

Ne do lettura:

Composizione del Comitato.

« Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

4°) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione della direzione generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

5°) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6°) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7°) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni — ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8°) un rappresentante del Ministero della sanità;

9°) un rappresentante del Ministero di fesa-marina;

10°) un rappresentante del Ministero dell'interno — direzione generale servizi antincendi;

11°) un rappresentante del Ministero dell'interno — direzione generale della pubblica sicurezza;

12°) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13°) un rappresentante del Ministero dei trasporti — ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

14°) un rappresentante del Ministero dei trasporti — direzione generale delle ferrovie dello Stato;

15°) il direttore generale del Registro italiano navale;

16°) e 17°) due rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento di linea e l'altro dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18°) un rappresentante della gente di mare;

19°) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20°) e 21°) due persone particolarmente esperte nei problemi della sicurezza della navigazione.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si può riunire in due sezioni separate, la prima per esprimere parere sui problemi specificatamente attinenti alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; e la seconda per esprimere parere sui problemi specificatamente riferentisi alla classificazione, carico, trasporto per mare e sbarco delle merci pericolose.

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1°), 2°), 3°), 4°), 5°), 6°), 7°), 9°), 14°), 15°) 16°), 17°) e 18°) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20°) e 21°); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2°), 4°), 5°), 6°), 8°), 9°), 10°), 11°), 12°), 13°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°) e 19°) e di uno degli esperti indicati nei numeri 20°) e 21°).

Il presidente può invitare alla riunione, quando necessario, funzionari dell'amministrazione dello Stato e persone particolarmente esperte e interessate ai problemi iscritti all'ordine del giorno ».

Nel primo comma, ai numeri 16 e 17, gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi, hanno presentato il seguente emendamento: sostituire le parole: « due rappresentanti », con le altre: « quattro rappresentanti ».

SINESIO. L'emendamento di cui sono primo firmatario, tende a sostituire, ai due rappresentanti previsti dal disegno di legge, quattro rappresentanti; e mi sembra che il Governo, nella precedente seduta, abbia espresso parere favorevole. Ora vorrei aggiungere che poiché noi abbiamo approvato la legge che riguarda l'armamento della pesca — ricordate l'emendamento all'articolo 2 della legge sulle nuove costruzioni navali — noi avremo in Italia un nuovo tipo di sorveglianza da attuare. Sarebbe quindi bene che

in questo nuovo Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si mettessero altri rappresentanti e cioè due dei datori di lavoro e due dei lavoratori, per quanto riguarda le navi da pesca e da altura che sono riservate al controllo del R.I.N.A.

PRESIDENTE. Sempre al primo comma di questo articolo 22, al n. 18, gli onorevoli Sinesio, Armato, Petrucci, Frunzio e Cappugi, hanno presentato il seguente emendamento: sostituire le parole: « un rappresentante », con le altre: « tre rappresentanti ».

SINESIO. Con questo emendamento noi tendiamo ad evitare che si verifichino discriminazioni tra le varie organizzazioni sindacali. I rappresentanti dell'una e dell'altra categoria si eguagliano — quattro e quattro — ove a questi tre, che noi con il nostro emendamento proponiamo, si aggiunga l'altro rappresentante previsto dal n. 19.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il concetto del Governo è il seguente: se gli armatori verranno portati da due a quattro, il Governo non si oppone, ma pensa che parimenti vadano raddoppiati i rappresentanti dei lavoratori, che giungerebbero in totale a quattro tra il numero 18 (con l'emendamento Sinesio) ed il n. 19. Vale a dire i rappresentanti della gente del mare, da uno, diventano tre; a questi aggiungiamo il rappresentante dei lavoratori dei porti cosicché abbiamo un totale di quattro.

Per quanto riguarda la ulteriore proposta Sinesio per cui si vorrebbero introdurre i rappresentanti dell'armamento peschereccio e dei lavoratori pescherecci, il Governo esprime parere favorevole, facendo notare che sarebbe meglio limitarli ad uno per parte.

Visto questo aumento dei rappresentanti del nuovo organo, che poi è tecnico, e data la esigenza di un suo funzionamento snello, io proporrei alla Commissione di considerare se non sia il caso di eliminare i numeri 20 e 21 che prevedono due persone particolarmente esperte nei problemi della sicurezza della navigazione: questi esperti sarebbero infatti costituiti con le solite nomine *ad personam*.

Se siamo tutti d'accordo può restare definito che nei numeri 16 e 17 vengono inseriti, invece di due, quattro rappresentanti; nel numero 18, invece di uno, tre; nel numero 19 ne resta uno; e i numeri 20 e 21 vengono soppressi, ed in loro vece mettiamo al numero venti: « un rappresentante dell'armamento della pesca »; ed al numero 21: « un rappresentante dei lavoratori della pesca ».

SINESIO. Concordo con la proposta dell'onorevole Sottosegretario.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

PRESIDENTE. Pongo in votazione i primi 15 numeri del primo comma dell'articolo 22, già esaminati nella precedente seduta, e sui quali non sono stati presentati emendamenti.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Sinesio ed altri concordato con il rappresentante del Governo tendente a sostituire ai numeri 16 e 17 le parole « due rappresentanti dell'armamento di cui uno dell'armamento libero (passeggeri e da carico) con le altre: « quattro rappresentanti dell'armamento di cui due dell'armamento di linea e due dell'armamento libero (passeggeri e da carico).

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Sinesio ed altri tendente a sostituire al n. 18 le parole « un rappresentante della gente di mare » con le altre: « tre rappresentanti della gente di mare ».

(È approvato).

Pongo in votazione il n. 19 nel testo originario.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo soppressivo dei numeri 20 e 21.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Sinesio volto ad introdurre il numero 20 con le parole: « un rappresentante dell'armamento peschereccio »; ed il numero 21 con le parole « un rappresentante dei lavoratori della pesca ».

(È approvato).

Pongo in votazione il comma secondo, dell'articolo 22.

(È approvato).

Pongo in votazione il comma terzo dell'articolo 22, che, a seguito degli emendamenti approvati al primo comma, dovrà essere così coordinato:

« In questi casi, la sezione prima è composta dai membri, di cui ai numeri 1°), 2°), 3°), 4°), 5°), 6°), 7°), 9°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°) 20° e 21°); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2°), 4°), 5°), 6°), 8°), 9°), 10°), 11°), 12°), 13°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18° e 19°) ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 22.

(È approvato).

Pongo in votazione l'intero articolo 22 così modificato:

Composizione del Comitato.

« Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione è presieduto dal direttore generale della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile e composto dai seguenti membri:

1°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;

2°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti del Ministero della marina mercantile;

3°) un funzionario di grado non inferiore a direttore di divisione della direzione generale della pesca e demanio marittimo del Ministero della marina mercantile;

4°) il capo dei servizi attinenti alla sicurezza della navigazione e traffico marittimo del Ministero della marina mercantile;

5°) un ufficiale di porto di grado non inferiore a colonnello dell'ispettorato generale delle capitanerie di porto;

6°) il capo dell'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;

7°) un rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni - ispettorato generale delle telecomunicazioni;

8°) un rappresentante del Ministero della sanità;

9°) un rappresentante del Ministero difesa-marina;

10°) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale servizi antincendi;

11°) un rappresentante del Ministero dell'interno - direzione generale della pubblica sicurezza;

12°) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

13°) un rappresentante del Ministero dei trasporti - ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione;

14°) un rappresentante del Ministero dei trasporti - direzione generale delle ferrovie dello Stato;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

15°) il direttore generale del Registro italiano navale;

16°) e 17°) quattro rappresentanti dell'armamento di cui due dell'armamento di linea e due dell'armamento libero (passeggeri e da carico);

18°) tre rappresentanti della gente di mare;

19°) un rappresentante dei lavoratori dei porti;

20°) un rappresentante dell'armamento peschereccio;

21°) un rappresentante dei lavoratori della pesca.

Il Comitato centrale per la sicurezza della navigazione si può riunire in due sezioni separate, la prima per esprimere parere sui problemi specificatamente attinenti alla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; e la seconda per esprimere parere sui problemi specificatamente riferentisi alla classificazione, carico, trasporto per mare e sbarco delle merci pericolose.

In questi casi, la sezione prima è composta dai membri di cui ai numeri 1°), 2°), 3°), 4°), 5°), 6°), 7°), 9°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°), 20°) e 21°); la seconda sezione è composta dai membri di cui ai numeri 2°), 4°), 5°), 6°), 8°), 9°), 10°), 11°), 12°), 13°), 14°), 15°), 16°), 17°), 18°) e 19°).

Il presidente può invitare alla riunione, quando necessario, funzionari dell'amministrazione dello Stato e persone particolarmente esperte e interessate ai problemi iscritti nell'ordine del giorno ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 25 il cui testo deve ora essere sottoposto a coordinamento:

Spese di funzionamento del Comitato. —

« All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 21 si provvederà per lo esercizio finanziario 1959-60 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Faccio presente che l'articolo 25, concernente le spese di funzionamento del Comitato centrale per la sicurezza della navigazione,

va modificato nel reperimento del capitolo di spesa del bilancio essendo ormai scaduto l'esercizio finanziario 1959-60.

Pertanto l'articolo 25, previ regolari contatti con la Commissione del Bilancio che ha comunicato un proprio parere in proposito, dovrebbe essere così formulato:

Spese di funzionamento del Comitato.

« All'onere di lire 5.000.000 annui relativo al funzionamento del Comitato di cui al precedente articolo 20 si provvederà per lo esercizio finanziario 1961-62 mediante riduzione di pari importo del fondo iscritto al Capitolo n. 393 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per detto esercizio destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Se non vi sono osservazioni, pongo in votazione l'articolo 25 in questa ultima formulazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 26:

Istituzione e composizione delle Commissioni.

« Per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione, esclusi quelli di cui al Capo II della presente legge, è costituita presso ogni capitaneria di porto una Commissione di visita, nominata dal comandante del porto.

La Commissione è presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato ed è composta dal medico di porto e da un ingegnere o perito designato dall'ente tecnico.

Ove lo ritenga opportuno, il presidente può chiamare a far parte della commissione un ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un ufficiale del porto di grado non superiore a capitano.

Ai componenti della commissione appartenenti all'amministrazione dello Stato spetta un compenso nella misura prevista dalle tabelle allegate alla legge 26 settembre 1954, n. 869 e con l'applicazione delle norme amministrative stabilite dalla legge stessa. Per il rappresentante dell'ente tecnico la misura da corrispondere è stabilita dalle tariffe pre-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

viste dall'articolo 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340 ».

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato al terzo comma il seguente emendamento che si intende decaduto, stante l'assenza del presentatore:

« Sostituirlo con il seguente:

« Ove lo ritenga opportuno il presidente può chiamare a far parte della commissione, anche congiuntamente, un ufficiale superiore del Corpo del genio navale e un Ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ».

Gli onorevoli Vidali e Bogoni alla fine del secondo comma propongono di aggiungere: « e da un rappresentante della gente di mare ».

FRUNZIO, *Relatore*. Il relatore è favorevole all'attuale formulazione.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi associo al relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Vidali, di cui ho dato lettura.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 28 nel testo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 30. Ne do lettura:

Caricazione oltre la marca di bordo libero.

« L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta.

Oltre all'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri.

L'armatore che omette di vigilare sulla osservanza della linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI Capo I libro I parte I del presente codice ».

Gli onorevoli Sinesio, Frunzio, Petrucci e Cappugi al primo e secondo comma del riportato articolo 1217 del Codice della navigazione propongono di sostituire le parole: « non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta.. Oltre l'ammenda di cui al comma precedente si applica l'ammenda non inferiore a lire 100.000 per ogni centimetro di immersione superiore ai tre centimetri », con le altre: « da lire 5.000 a lire 10.000 per tonnellata in sovraccarico ».

Gli onorevoli Sinesio, Frunzio, Petrucci e Cappugi al terzo comma del riportato articolo 1217 del Codice della navigazione propongono di sostituire le parole: « l'ammenda non inferiore a lire 50.000 », con le altre: « la stessa ammenda prevista per il comandante ».

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo articolo 30 è sul piano giuridico il più delicato: gli altri sono più delicati sul piano sociale ed umano.

Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi perché ci troviamo di fronte ad una norma nuova che modifica il codice della navigazione. Si tratta di modifica che riguarda soltanto l'ordinamento interno, e precisamente le norme penali giacché le norme penali non sono internazionali, né esistono al momento attuale progetti di diritto uniforme penale.

Innoviamo sul codice — e devo rilevare l'importanza dell'avvenimento legislativo — nel senso che per la prima volta introduciamo una responsabilità penale dell'armatore; infatti l'attuale codice della navigazione contempla soltanto la responsabilità penale del comandante che violi queste norme poste a salvaguardia della vita umana in mare.

Nella precedente seduta mi permisi di far delle considerazioni, senza oppormi nel merito, per studiare la norma, poiché non possiamo introdurre una responsabilità penale se non per fatto proprio in ossequio alla norma generale sancita dall'articolo 27 della Costituzione: « La responsabilità penale è personale ».

Non esiste una responsabilità penale indiretta, per fatto altrui, al contrario di quel che avviene in materia civile ove è prevista una responsabilità indiretta, per fatto altrui, ed anche una responsabilità obiettiva.

Restando fedeli alla Costituzione il problema può essere risolto nel senso di introdurre questa responsabilità penale dell'armatore — è molto importante — nel quadro dei

principi sommi del diritto e della Costituzione.

Con questi chiarimenti riterrei che vi sia la possibilità che l'armatore risponda penalmente per fatto proprio. Qual'è il fatto proprio? Può essere doloso o colposo, commissivo o omissivo.

Per quanto riguarda l'elemento doloso, a scopo lucrativo — è un caso da tener presente — l'armatore può dire al comandante: questo carico mi sta a cuore, non ti curare della linea di carico anche se vi sia esuberanza. In questo caso vale il diritto comune perché si tratta di partecipazione dolosa, con coscienza e volontà, al fatto illecito: si tratta di ipotesi di concorso.

Quanto alla colpa l'armatore può rispondere per colpa nel supporre che abbia determinati compiti di vigilanza da assolvere, determinate incombenze, determinate responsabilità *in eligendo* ed *in vigilando*.

La condotta può essere omissiva e l'armatore può omettere la vigilanza dovuta sia *in eligendo* che *in vigilando*: in questo caso possiamo introdurre una responsabilità penale. Ne abbiamo un esempio nel nostro codice nei reati di stampa, perché il direttore o il vicedirettore responsabile è chiamato a rispondere penalmente, a titolo di colpa, quando non ha vigilato: si tratta di responsabilità omissiva.

Sulla base di questo precedente e secondo questi criteri ho l'onore di presentarvi questa formula che accoglie l'istanza di questa Commissione di adottare il massimo rigore per la tutela della vita umana in mare, esigenza cui io mi associo.

Proporrei pertanto il seguente emendamento sostitutivo del terzo comma del riportato articolo 1217 del Codice della navigazione:

« Fuori dei casi di concorso, l'armatore, il quale ometta di esercitare il dovuto controllo per impedire la infrazione della presente norma, è punito, a titolo di colpa, con l'ammenda non inferiore a lire 50.000 ».

SINESIO. Gli argomenti qui sono due: il primo è di stabilire la responsabilità, e io non posso che associarmi, perché qui abbiamo nella persona del Sottosegretario un maestro di diritto marittimo. Tale diritto non è giunto ancora a stabilire una coazione penale; e proprio in questo senso, ho introdotto col mio emendamento qualcosa di diverso, che cioè intende fare assumere la responsabilità a coloro che devono averla, affinché non si verificino più affondamenti di navi caricate oltre il limite consentito con grave

pericolo della vita dei marittimi. E questo è il punto fondamentale di tutta la legge, la quale non significa niente se non approviamo il mio emendamento.

Il secondo argomento riguarda la misura dell'ammenda: se imponiamo delle ammende per centimetro di immersione, ci accorgiamo che quanto si vuole far pagare oggi al comandante o all'armatore è inferiore all'utile che essi ricaverebbero violando la legge. Per cui io vorrei cambiare questo criterio e sostituire alle parole: « non inferiore per ogni centimetro di immersione », le altre: « il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di immersione di massimo carico è punito con l'ammenda da lire 5 mila a 10 mila per tonnellata in sopra carico ».

Io voglio esemplificare. Ad esempio in un negozio io chiudo alle 20,30 invece che alle 20; vendo per esempio 10 cappelli, guadagno 10 mila lire, e ne pago 1.000 per la ritardata chiusura. Bisogna applicare una ammenda adeguata, perché così questa gente saprà che pagherà molto se verrà scoperta. Gli armatori sono ottime persone, e non pensiamo che essi vogliano caricare le navi oltre i dovuti limiti; però noi ci mettiamo in condizione che questo non possa avvenire.

ADAMOLI. Sulla prima parte rilevo lo sforzo del Sottosegretario per risolvere sul piano giuridico questo problema. Io non sono giurista e non sono in grado di fare apprezzamenti. Però devo intervenire per quanto riguarda la vigilanza dell'armatore, non so se via sia *culpa in eligendo*.

L'altra questione è la misura della penalità da decidere, perché in tutto il nostro sistema del diritto marittimo, proprio lo scarto è nelle penalità in genere: in tutte le nostre norme vi è un enorme divario tra la gravità dell'infrazione e la penalità, e quindi i divieti non hanno nessun effetto. Noi sappiamo che uno degli elementi che incide sul reato è la gravità della pena. E allora la proposta del collega Sinesio mi pare del tutto giusta. Soltanto osservo che egli fa una proposta di ammenda tra 5 mila e 10 mila lire. Questa differenza non dovrebbe essere attenuata: bisogna fissare una penalità forte, non dobbiamo aver timore di essere severi.

SINESIO. Secondo il tipo di merci ho stabilito una differenza.

MARCHESI. Qui è detto: « fuori dei casi di concorso, l'armatore che ometta di esercitare il dovuto controllo... ». Ora, da che cosa rileviamo il dovuto controllo? Ho delle preoccupazioni, perché sul piano tecnico, se non precisiamo i doveri dell'armatore, e se questi

non emergono da altra legge, temo che la norma verrà a peccare di incostituzionalità. L'esempio del direttore di giornale è un po' tirato, perché egli ha possibilità e doveri di controllo. Ma l'armatore ha questi obblighi? Perché, se non sono stabiliti in altre norme, dobbiamo stabilirli in questa disposizione.

PETRUCCI. Sono perplesso per questa formula. Però tecnicamente non credo si possa stabilire una responsabilità per l'armatore che non è assolutamente presente. Io riconosco che una disposizione di questo genere: « esercitare il dovuto controllo », non soddisfa. L'armatore non esercita nessun controllo, perché è padrone della nave; il controllo lo esercita la capitaneria di porto oggi, ma non lui. Io sono d'accordo con il collega che mi ha preceduto.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Pur arrivando ad opposte conclusioni.

PETRUCCI. Io dico che la responsabilità dell'armatore è come quella del padrone di una macchina, che è responsabile dei soli danni civili, ma, in caso di incidente, la patente viene ritirata al conducente. Qui chi può constatare l'infrazione? L'armatore non può dire al capitano della nave, o non può mandargli un biglietto dicendogli di violare la norma.

Io ritengo che la disposizione sia innovativa e che debba lasciare molto perplessi nell'applicarla.

Ho firmato l'emendamento del collega Sinesio, ma in coscienza non mi sento di assumere la responsabilità di dare parere favorevole a questa formulazione perché tecnicamente non è appropriata.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Comprendo perfettamente le perplessità dell'onorevole Petrucci che sono state le mie nell'altra seduta, ma ho interpellato l'ufficio legislativo del mio dicastero, il Ministero di grazia e giustizia ed ho aggiunto di mio.

È certo che introduciamo un'ipotesi di responsabilità penale che a prima vista si prospetta per fatto altrui, ma essa deve essere configurata per fatto proprio, altrimenti sarebbe incostituzionale.

Si tratta di responsabilità per fatto proprio: in caso di dolo non vi sono dubbi; nel caso di colpa devo dire che l'armatore ha delle responsabilità che gli incombono per cui se incorrono sul piano omissivo potrebbe essere colpevole.

D'altro canto l'armatore non ha a disposizione i libri di bordo da cui deve risultare

il rispetto della linea di carico e, come dicevamo nell'altra seduta dopo l'obiezione dell'onorevole Bardanzellu, noi lo costringiamo a recarsi alle Bermude o alle Canarie per controllare se la linea di massimo carico è stata osservata: io prospetto anche gli argomenti contrari perché auspico la soluzione migliore.

Per quanto riguarda il concetto di dovuto controllo è evidente che è dovuto tutto ciò che è possibile: *ad impossibilia nemo tenetur*. Noi introduciamo una responsabilità penale, non importa se per l'armatore o meno e lo facciamo per un fine altissimo, quello della salvaguardia della vita umana; comunque io credo che possa esistere il fatto proprio dell'armatore.

Se volete, onorevoli colleghi, possiamo dire « adeguato » invece di « dovuto », ma il controllo è dovuto sotto tutti gli aspetti.

Sulla costituzionalità di questo problema valgono anche i lavori preparatori.

Riguardo alla proposta dell'onorevole Sinesio di sostituire l'ammenda prevista per il comandante nello schema del disegno di legge con una pena pecuniaria a scalare a seconda delle tonnellate di sovraccarico — problema molto delicato non in diritto ed in coscienza come il precedente, ma dal punto di vista pratico — devo premettere che si tratta di un'altra questione e per questo non ne ho fatto parola prima.

Essa riguarda la responsabilità penale del comandante e non dell'armatore e si riferisce al primo ed al secondo comma.

Il primo comma dell'articolo 1217 del Codice della navigazione dice: « Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta ».

L'onorevole Sinesio propone di introdurre una pena pecuniaria a scalare a seconda delle tonnellate di sovraccarico.

Io farei una obiezione di ordine tecnico: i colleghi valuteranno come meglio credono. Noi creiamo delle difficoltà pratiche, perché questa materia ha delle esigenze che dobbiamo soddisfare nell'approvare una legge semplice e chiara. Come si misura il sovraccarico? Si fa il discarico della merce dalla stiva e si misura la quantità del sovraccarico? Questa è la prima difficoltà.

SINESIO. Vi è un peso specifico.

DOMINEDO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Con molto rispetto verso l'onorevole Sinesio e con molta comprensione

delle sue finalità devo dire che la responsabilità penale dell'armatore capovolge il sistema e pur nel rispetto di certi principi è innovativa. Nella determinazione del sovraccarico si hanno delle difficoltà, e non si sa se debba essere effettuata con il discarico o in base al peso specifico.

Una seconda obiezione rivolgo all'onorevole Sinesio ed è toccante, perché protegge gli umili, i meno abbienti ed anche i poveri. L'eccedenza è più grave nelle piccole navi per cui il criterio è ferito e a danno dei minori. Io pregherei l'onorevole Sinesio di lasciare il primo comma e di introdurre la responsabilità penale dell'armatore nel comma successivo.

BARDANZELLU. Ritorno sulla questione sollevata dal collega. A me pare importante perché sono d'accordo nell'innovare, ma per migliorare, non per confondere le idee.

Ora le idee e i principi fondamentali devono rimanere. E allora evidentemente l'armatore risponde delle omissioni, oppure delle azioni che infrangono una disposizione legislativa; ma non può rispondere quando non c'è nulla di stabilito che lo obblighi a fare una determinata cosa. Perciò bisogna stabilire i doveri dell'armatore, perché quando noi abbiamo chiarificato questo punto, se l'armatore viene meno a tali doveri, allora ne risponde, altrimenti non può rispondere, perché sarebbe contro la giustizia umana.

PUCCI ANSELMO. La questione di responsabilità sostanziale può fare riferimento o al centimetro di immersione o al tonnellaggio del carico. Sembra a me che se noi ci riferiamo soltanto al centimetro di immersione, andiamo a colpire le navi di piccolo tonnellaggio. E allora sarebbe meglio riferirsi al volume, e cioè al centimetro e all'altezza rispetto all'area, e quindi in definitiva al tonnellaggio mercantile.

ADAMOLI. La questione che vogliamo risolvere è la misura della penalità adeguata alla mancanza. Quindi secondo me non c'è alternativa tra tonnellaggio e centimetro: bisogna convincersi quale è la via più facile, e una volta stabilita, trovare una penalità adeguata. Questo è il tema che ci interessa. Vediamo qual è la via migliore. Se le osservazioni fatte dal Sottosegretario sono valide — io non ne sono del tutto convinto — il carico è molto importante, poiché ciò che non è nel manifesto di bordo, è contrabbando. Infatti tutto quello che è a bordo viene pesato, e allora, se alla fine vien fuori che nella nave c'è più carico di quello stabilito si applica la penalità.

DOMINEDÒ *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Salvo controversie.

ADAMOLI. Ma la dogana già controlla questo.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Adamoli, si tratta di un problema di graduazione, ma col testo originario del disegno di legge noi diamo al giudice la possibilità di graduare la pena, cioè il criterio di spaziare nell'irrogazione della pena tra il minimo e il massimo, purché l'ammenda non sia inferiore a lire 80.000.

E sotto questo profilo la norma risponde alle esigenze della giustizia.

SINESIO. Lasciamo al giudice di valutare in un certo margine. Io insisterei che bisogna lasciare le tonnellate, perché è in queste che si esprime il trasporto delle merci, e direi di lasciare l'ammenda da lire 5 mila a 10 mila per tonnellata di carico.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Proprio per proteggere i desideri dei marittimi fisserei l'ammenda non inferiore a 10 mila lire per tonnellata di sovraccarico.

SINESIO. Va bene così.

FRUNZIO, *Relatore*. Io direi non inferiore a 5 mila lire.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sì, ha ragione. Altrimenti raggiungiamo l'effetto opposto. E meglio mettere non inferiore a 5 mila lire.

PETRUCCI. Ci sono gravissime lamentele su questo punto da parte dei piccoli navigatori.

SINESIO. Si può prevedere l'ammenda non inferiore a 5 mila lire per tonnellata di sovraccarico. Il rischio penale resta sempre.

MARCHESI. Il problema è questo, il rischio penale è inferiore al vantaggio che si ha dal sovraccarico.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma la sanzione penale colpisce l'uomo nella sua personalità.

SINESIO. Io desideravo sottolineare che con questo il giudice può anche assegnare una pena molto elevata. Certo non si è messo un limite nella pena complessiva.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Sinesio ed altri tendente a sostituire al primo comma del riportato articolo 1217 del codice della navigazione le parole: « non inferiore a lire 80.000 qualora l'immersione non superi di tre centimetri la linea prescritta » con le altre « non inferiore a lire 5.000 per tonnellata in sovraccarico ». Qualora l'emendamento fosse ap-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

provato, risulta automaticamente soppresso il secondo comma dell'articolo 1217 del codice della navigazione.

(È approvato).

Al terzo comma del riportato articolo 1217 del codice della navigazione vi è l'emendamento presentato dal Sottosegretario di Stato.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho già detto che un obbligo di controllo e vigilanza nasce dal sistema del diritto della navigazione, perché preponente è l'armatore e preposto è il comandante. Ogni preponente deve controllare i propri preposti, perché altrimenti incorre in responsabilità. Questo è la *ratio legis* della norma penale della cui esigenza si è fatto portavoce l'onorevole Bardanzellu.

Il nesso sta nell'obbligazione generale che nasce dal diritto civile del preponente per i preposti e che è avvalorata, nell'ambito della navigazione, dalla responsabilità specifica dell'armatore di controllare il comandante.

Non insisto sul parallelo con i reati di stampa. Ogni qual volta vi sia carenza di controllo per un fatto che nasce dal rapporto di preposizione la responsabilità civile diventa penale.

CONCAS. Solo se fissiamo il principio che l'armatore è tenuto al controllo sorge l'obbligo conseguente.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È un obbligo generale. Se lo poniamo in una norma specifica potrebbero sorgere delle difficoltà; questa è la formula migliore.

PETRUCCI. Credo che una responsabilità dell'armatore vi sia nel dare le disposizioni necessarie al comandante perché sia rispettata la linea di massimo carico.

Sono persuaso che si debba inserire nella legge un elemento che consenta di attribuire una responsabilità all'armatore, ma il concetto di dovuto controllo mi sembra troppo indeterminato e mi lascia veramente perplesso.

PRESIDENTE. Il Governo propone di sostituire il terzo comma dell'articolo 1217 del codice della navigazione con il seguente:

« Fuori dei casi di concorso, l'armatore, il quale omette di esercitare il dovuto controllo per impedire l'infrazione della presente norma, è punito a titolo di colpa, con l'ammenda non inferiore a lire 50.000 ».

Pongo in votazione il terzo comma del riportato articolo 1217 del codice della navigazione nel testo proposto dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultimo comma, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'articolo 30 risulta pertanto così formulato:

Caricazione oltre la marca di bordo libero.

« L'articolo 1217 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 5.000 per tonnellata in sovracarico.

Fuori dei casi di concorso, l'armatore, il quale omette di esercitare il dovuto controllo per impedire l'infrazione della presente norma, è punito, a titolo di colpa, con l'ammenda non inferiore a lire 50.000.

Le norme dei canoni precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI Capo I libro I parte I del presente codice ».

Pongo in votazione l'articolo 30 nel complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 34. Ne do lettura:

Omessa o irregolare esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione.

« L'armatore o il comandante che fa navigare la nave in violazione delle prescrizioni dell'autorità marittima circa l'esecuzione di lavori attinenti alla sicurezza della navigazione, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con la reclusione fino ad un anno e con la multa non inferiore a lire 80.000 ».

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche in questa norma, onorevoli colleghi, ritorna il concetto della responsabilità penale dell'armatore. Su di essa non ho da fare alcuna obiezione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 34 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 35:

Mancata corrispondenza alle caratteristiche del tipo approvato.

« Colui che fornisce o installa a bordo di navi mercantili apparecchi, dispositivi o materiali per i quali è richiesto il riconoscimento di tipo approvato e che non corrispon-

dono alle caratteristiche del « tipo approvato » è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda non inferiore a lire 50.000 ».

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

ADAMOLI. Nell'approvare questo disegno di legge ci permettiamo, poiché siamo all'inizio del nuovo Governo, di richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo sulla sicurezza della navigazione e quindi sulla ratifica delle convenzioni che viene effettuata da parte nostra sempre con grande ritardo: la Convenzione di Londra del 1960 non è stata ancora ratificata, l'accordo di Genova, l'accordo del M.E.C.

L'Italia, paese marinaro, non è mai in tempo rispetto agli altri paesi: insistiamo su questo come pure sull'applicazione e la firma delle leggi. La legge sull'abitabilità delle navi, che è dell'anteguerra, non è più valida e non è applicata neppure per quegli elementi che potrebbero essere validi.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ringrazio l'onorevole Adamoli di queste dichiarazioni che mi toccano e mi trovano pienamente consenziente per procedere per l'avvenire sulla via della solerzia anche sul piano internazionale.

Sono lieto — per inciso — di comunicare alla Commissione che proprio in vista di ciò abbiamo intrapreso anche nell'ambito della navigazione aerea, con uno sconfinamento con la difesa forse molto opportuno, la redazione del regolamento della navigazione aerea che manca, nonostante la Convenzione di Chicago con i 15 allegati tracci una linea molto circostanziata sulla navigazione aerea che ha esigenze di sicurezza rispettate in tutti i paesi.

Discussione del disegno di legge: Agevolazioni in favore dei marittimi in possesso del titolo professionale di macchinista navale in secondo (3621).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Agevolazioni in favore dei marittimi in possesso del titolo professionale di macchinista in secondo ».

L'onorevole Sinesio sostituisce l'onorevole Viale come relatore; ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge che si porta all'esame della Commissione è inteso a dare mansioni ai macchinisti navali in secondo grado (titolo da tempo abolito ed interessante solo una cinquantina di ufficiali) uguali a quelle dei macchinisti navali in primo denominati capitani di macchina senza assumere questo titolo.

Poiché il disegno di legge prevede che per avere le predette mansioni occorre possedere dieci anni di navigazione il provvedimento è da ritenersi equo ed anche necessario per la nota mancanza di capitani macchinisti.

Il relatore esprime pertanto parere favorevole.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi associo alle dichiarazioni dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« I macchinisti navali in secondo patentati a norma del primo comma dell'articolo 207 del regolamento per l'esecuzione del testo unico del codice per la marina mercantile, approvato con regio decreto 20 novembre 1879, n. 5166, ed i macchinisti navali in secondo patentati a norma dell'articolo 64 del testo unico del codice per la marina mercantile, approvato con regio decreto 24 ottobre 1877, n. 4146, i quali abbiano rispettivamente compiuto i tirocini di navigazione previsti dal secondo comma del citato articolo 207, aggiunto col regio decreto 17 ottobre 1889, n. 6497, sono abilitati ad imbarcare su navi munite di impianto di propulsione a vapore con le mansioni previste per il titolo di « capitano di macchina » dall'articolo 266 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 APRILE 1962

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 300.000.000 per il completamento da parte dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici dei lavori di costruzione degli alloggi di tipo economico e popolare per il personale, in attuazione della legge 11 dicembre 1952, n. 2521, e successive modificazioni » (3592):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare » (2082):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Agevolazioni in favore dei marittimi in possesso del titolo professio-

nale di macchinista navale in secondo » (3621):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armani, Armato, Armosino, Babbi, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Canestrari, Concas, Di Paolantonio, Fabbri, Fiumanò, Francavilla, Frunzio, Landi, Mancini, Marchesi, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Ravagnan, Romano Bartolomeo, Sammartino, Sinesio, Spataro e Vidali.

E in congedo:

Viale.

La seduta termina alle 12,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI